Drei neue Ergebnisse der Gleisstraßenforschung

(c) Uwe Topper

In meiner nun fast drei Jahrzehnte währenden Forschung über Gleisstraßen habe ich in den letzten Monaten wieder einige Schritte voran tun können, wenngleich das Rätsel auch damit nicht gelöst werden konnte. Zur Information für neue Leser weise ich auf mein Buch „Das Erbe der Giganten" (Olten 1977) sowie auf meinen Aufsatz in SYNESIS Nr. 21, S. 5-15 (1997) hin, wo ich mich ausführlich mit diesen kuriosen Resten der vorgeschichtlichen Europäer beschäftigt habe. Nur soviel sei hier wiederholt: Gleisstraßen sind in die gewachsene Felsoberfläche gehauene vertiefte Rinnen, die offensichtlich für Wagen oder Schlitten in der frühen Metallzeit angelegt worden waren, aber durch Katastrophen unbrauchbar geworden und nur selten in geschichtlicher Zeit wieder repariert und weiterbenützt worden sind.

Die drei Etappen liegen diesmal auf Zypern, bei Athen und in Lothringen.

1. Gleisstraßen im Ostmittelmeerraum

Eine der beiden Forschungsaufgaben meiner Türkeireise im März-April 2000 war die Suche nach Anzeichen für die Katastrophen in frühgeschichtlicher Zeit mit besonderem Augenmerk auf Felsengleise und Küstenlinien. Das Ergebnis war in zweierlei Hinsicht überraschend.

Der wichtigste Neufund, der zwar für sich genommen bescheiden anmutet, aber im Zusammenhang mit meiner jahrzehntelangen Forschung doch ein positives Ergebnis genannt werden kann, ist ein Gleisstraßenstück vom iberischen Typ auf Zypern, und zwar in der von Claude Schaeffer fachgerecht ausgegrabenen Bronzezeit-Stadt Encomi. Das neu entdeckte Teilstück ist zwar nur etwa 10m lang, aber das reicht, um das Gleis einwandfrei zu identifizieren als handwerkliche Arbeit; es hat die genormte Spurbreite von 166 cm (äußere Breite) mit 9-16 cm breiten Rillen und steigt etwa 20° bergan, genau an einer Verwerfung zwischen zwei Schollen. Damit sind die wichtigsten Merkmale gegeben, die einen Vergleich mit den anderen europäischen Gleisen erlauben.

Etwa 50 m neben diesem Stück an einer ebenfalls möglichen Stelle am Verwerfungsrand vermuteten wir ein weiteres Stück, aber da der Fels hier zu stark mit Erdreich überdeckt ist, lässt sich ohne Grabung keine Aussage machen.

Obgleich wir gezielt in der ganzen Südtürkei und auf Nordzypern nach solchen Gleisen gesucht haben, fanden wir nur ein weiteres Stück (in Metropolis bei Afyon), das aber so undeutlich ist, dass es nur als Vermutung übrigbleibt. Unser knapper Zeitraum und die begrenzten Möglichkeiten (wir benützten nur öffentliche Beförderungsmittel und wanderten viel) dürften für den geringen Erfolg verantwortlich sein. An einigen Orten entlang der türkischen Südküste, die wir auf Verdacht nach Gleisen untersuchten (Termessos in Pisidien, Sillyon in Pamphylien), ist eine mögliche Entdeckung von Gleisen durch die Überbauung in römischer Zeit nicht mehr feststellbar. Auch in Iotape (bei Gazipasa) waren wir erfolglos. Im versunkenen Simena (westlich Antalya) waren wir leider nicht; die alte Stadt liegt einige Meter unter dem Meeresspiegel, nur die Spitze des Felsens und einige Bauten ragen noch heraus. Hier wäre für Taucher vielleicht eine Chance (etwa für Hubert Zeitlmair, der gerade wieder auf Malta weilte und seine Erforschung der unterseeischen Tempelanlage fortsetzte, wie er mir per Postkarte vom 12. 4. 2000 schrieb).

(c) EFODON e.V.

Bevor ich in nächster Zeit den Grabungsbericht Claude Schaeffers über Encomi lesen kann, bringe ich zuerst meine eigenen Gedanken nach den Fahrtnotizen:

Die bronzezeitliche Stadt war wohl rund angelegt, mehrere hundert Meter im Durchmesser, und auch in späterer Zeit (römisch?) noch bewohnt oder zumindest als Friedhof verwendet. Sie macht einen ganz seltsamen Eindruck: Die Straßen sind viel zu eng, die Innenräume der Häuser sehr klein, fast nur als Magazine verwendbar, oder für ein Bett, oft ohne Türen und immer ohne Fenster. Man stieg wohl durch die Dächer hinein, wie in Hacelar oder Catal Hüyük. Dass man in Encomi tatsächlich wohnte, zeigen die unzähligen Brunnen an, die durch die Felsoberfläche gegraben und teilweise mit Mauern versehen sind. Wahrscheinlich hatte jede Häusergruppe ihren eigenen Brunnen. Viele Häuserwände sind aus sehr großen Quadersteinen errichtet, wie bei den Römern üblich. Darüber, stellenweise auch darunter, findet sich Bruchsteinmauerwerk. Manchmal sind Säulenreste, Mühlsteinbruchstücke und Tonziegel darin verbaut. Es hat also eine Katastrophe stattgefunden. Der von Schaeffer gefundene „Aschehorizont“ ist leider für einen Laien nicht erkennbar.

Eine enorm dicke Stadtmauer aus groben Felsbrocken umgibt die Häusergruppen noch im Halbkreis an einer Seite. Diese Doppelstein-Mauer (mit Verfüllung) soll an Mykene erinnern, ist m.E. aber viel primitiver. Mit höchstens 2 m Höhe ist ihr Sinn fragwürdig: „temenos“-Begrenzung der Sakralsphäre der Stadt? Militärisch hat sie keine Bedeutung, selbst wenn ein Graben davor gelegen hätte. Verteidigung war - auf den ersten Blick - nicht das Anliegen der Bewohner, denn die Stadt liegt auf einer niedrigen Terrasse, an die sich eine Felskante mit einem etwa 5 m höheren Felsplateau anschließt. Hätte man strategisch gedacht, denn hätte man wohl dort oben gesiedelt, statt auf der tieferen Ebene.

Die lange Friedenszeit, die ich auch schon aus genauen Überlegungen für die entsprechenden iberischen Felsenstädte mit ihren großartigen Gleisanlagen annehmen musste, bleibt hier wiederum die nächstliegende Lösung.

Die mitten im Wohnbereich verstreuten Gräber aus sauber behauenen Quadersteinen wirken klassisch, ähneln den naheliegenden „Königsgräbern“ (nur kleiner) und stammen sicher aus einer späteren Zeit. Da die „Königsgräber“ mit ihren hohen Kurganen, dem Dromos als Zugang und den gefundenen Pferdeopfern (und Wagen) an die Skythen erinnern, könnten die Gräber im Stadtbereich ebenfalls dazu gehören. Sie sind völlig schmuck- und schriftlos. An der Bruchkante des Plateaus sind weitere einfache Gräber in den Fels getrieben. An ihrem Ende befindet sich der schmale Aufgang mit dem Felsengleis.

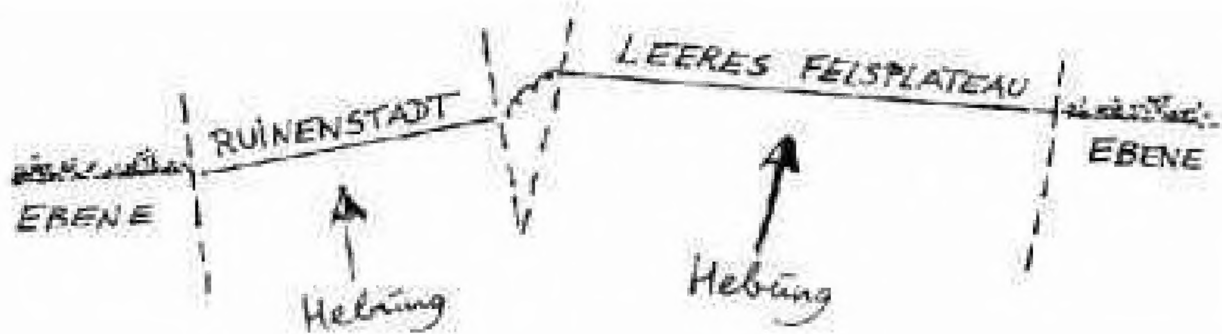
Hält man sich vor Augen, dass eine Katastrophe stattgefunden hat, die die Landschaft entscheidend veränderte, dann lassen sich einige Fragen beantworten:

Die Scholle oberhalb der Stadt müsste früher auf gleicher Ebene oder tiefer gelegen haben. Das besiedelte Felsstück ragte als kleiner Buckel aus der Ebene heraus. Ruinen auf dem heute höher hinausragenden Bruchstück fehlen völlig. Wurden sie durch eine enorme Flutwelle weggespült? (Die heutige Küste ist etwa 3 km entfernt). Die nackte Felsoberfläche dort oben macht einen jungen Eindruck, als hätte hier das Meer noch lange genagt. Nur in einigen Vertiefungen ist Humus und Vegetation anzutreffen.

Haben sich nach der Katastrophe einige Neusiedler im (nun unten liegenden) Ruinenteil wieder neu eingerichtet oder dort nur ihre Gräber angelegt?

Wenn die Ausgräber in Unkenntnis der Katastrophe ihre Rekonstruktion durchführten, wie sie sich heute dem Besucher darbietet, dann reicht eine weitere Katastrophe, um den Befund ein für allemal so zu verwirren, dass er nie mehr erklärbar wird.

(c) EFODON e.V.



Faustskizze des Bodenprofils von Encomi

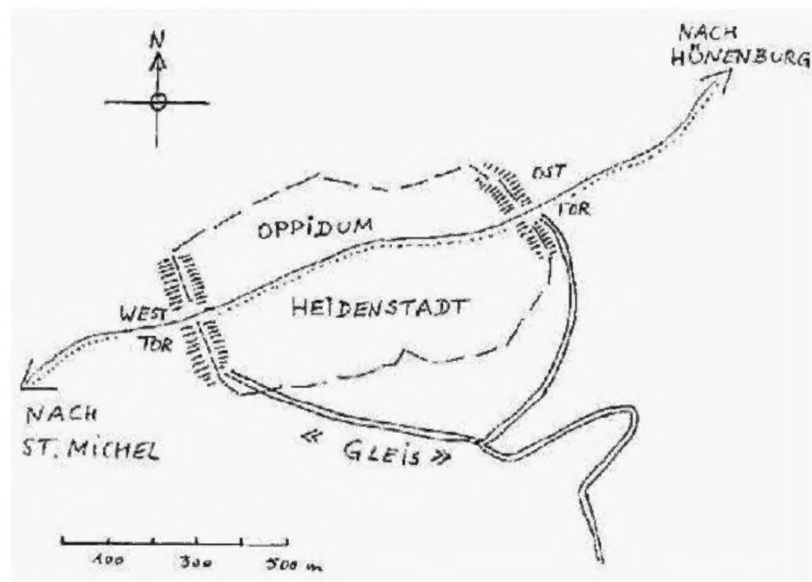
Zu erwähnen am Rande: Schaeffer hat ja zuerst (ab 1929) das stark churritische Ugarit an der gegenüberliegenden Küste von Syrien ausgegraben, und zwar stellenweise bis zu 18 m tief, wo er auf die älteste bewohnte Schicht (akeramisch-neolithisch) stieß. Selbst die Kupfersteinzeit liegt dort noch 12-16 m tief. In einer Phase der mittleren Bronzezeit (traditionell von 1700 bis 1600 v.Ztr.) sei Ugarit unbewohnt gewesen, und die letzte bewohnte Schicht, die am Schluss deutliche Kennzeichen einer katastrophenartigen Zerstörung zeigt, soll ins 13. Jh. v.Ztr. gehören.

Hier in Encomi liegen die Ruinen und Gräber fast an der Oberfläche. Das Meer dürfte eine wichtige Rolle bei der Zerstörung gespielt haben. Diesem Umstand mag es auch zu verdanken sein, dass wir überhaupt ein Gleis gefunden haben. Es ist meines Wissens das erste Felsengleis im Ostmittelmeerraum.

2. Bericht über ein Felsengleis bei Athen

Das folgende ist ein kleiner Lesefund, der vermutlich auch schon anderen aufgefallen ist und zumindest Heinrich Bulle bekannt gewesen sein dürfte:

Fürst Pückler entdeckte im März 1836 nahe bei Athen „im Stein antike Gleise und verschiedene Vorrichtungen der Alten beim Steinsprengen sehr deutlich sichtbar". Da ihn dies nicht weiter interessierte, haben wir von ihm nur diese kurze Nachricht, die allerdings - im Gegensatz zu seinem erotischen Abenteuer („Roman einer romantischen Liebe") - volles Vertrauen verdient (in der gekürzten Neuauflage vom „Südlichen Bildersaal", Berlin 1944, S. 141). Der Zusammenhang mit einem vermuteten Steinbruch ist auch hier bemerkenswert.



Lageskizze von Heidenstadt mit alter Straße

(c) EFODON e.V.

3. *Besuch keltischer Gleise in den Vogesen*

Im Juni d.J. hatte ich endlich Gelegenheit, eins der bekannten keltischen Gleise in den Vogesen anzuschauen. Das keltische Oppidum „Heidenstadt" liegt oberhalb des sehr bemerkenswerten christlichen (sicher uralten) Heiligtums St. Michel bei Zabern im nördlichen Lothringen. Zwei enorm breite und hohe Erdwälle, die einst den Zugang von Ost und West in die Stadt versperrten, sind noch gut erhalten, sonst sieht man fast nichts mehr von dem Oppidum. Die beiden gleisartigen Zugangsstraßen deuten allerdings darauf hin, dass die Anlage früher anders ausgesehen haben muss, die beiden genannten „Zangentore" und Wälle zur Verteidigung der Stadt waren vermutlich noch nicht vorhanden. Zumindest die ehemalige Westeinfahrt missachtet das keltische Zangentor (siehe Zeichnung). Wiederum ergibt sich, dass zu den Gleisestraßen eine langwährende Friedenszeit gehört haben muss und die als Verteidigungsmaßnahmen erhaltenen Reste einer späteren Zeit zuzurechnen sind, hier vermutlich der keltischen Eisenzeit.



Gleisanlagen beim keltischen Oppidum „Heidenstadt"

Der für die Archäologen wichtigste Teil der beiden Gleiszufahrten ist der sogenannte „Plattenweg" (das Wort wurde 1923 von den französischen Ausgräbern geprägt und verschleiert geschickt, worum es hier geht). Wie auch in den Alpen hieß diese Fahrstraße einst Steige; als „Steiga" wurde sie auch erstmals 1126/27 erwähnt, wie die anschauliche Dokumentationstafel vor Ort mitteilt. Weitere Erwähnungen als „Alte Steige" (1607) und „Steigweg" (1726) bezeugen, dass diese uralte Ingenieursleistung nie vergessen war.

Von dem 135 m langen Teilstück entlang einer hohen Felskante sind 64 m bestens erhalten, wobei ein Gesamtgefälle von 23 % überwunden wird, nämlich 14,4 m Höhenunterschied. Der gepflasterte Teil steigt mit 30 % an.

Wichtig für uns ist aber nicht dieses etwa 11 m lange gepflasterte untere Teilstück, sondern das sich anschließende direkt in den Fels gehauene Stück, das drei Rillen aufweist, wie ich es zuweilen auch in iberischen Städten sah: Es handelt sich um eine ältere Gleisanlage von etwa 180 cm Spurbreite (hier genau 176 cm) und eine jüngere Spur von 110 cm (hier 111,5 cm), die eine der beiden alten Rillen mitbenützt. (Zwischen beiden liegt in iberischen Städten die mittlere Spurbreite von etwa 160 cm, diese fehlt hier.) Die größte Tiefe der Außenspur beträgt 27 cm, die Rillenbreite 9,5 cm. Die jüngere Rille ist sehr viel bescheidener.

Wir haben es also offensichtlich wieder mit einer uralten und riesenhaften Anlage zu tun, die nach einer

(c) EFODON e.V.



Gleisanlage beim keltischen Oppidum „Heidenstadt“

Katastrophe durch eine spätere Zivilisation (Kelten oder Römer) erneut benützt wurde, diesmal mit sehr viel kleineren Wagen. Die Auswirkung der Katastrophe ist auch hier als deutliche Verzerrung erkennbar, das alte Gleis war nicht nur zu groß für spätere Benützer, sondern offensichtlich durch Felsdeformation unbrauchbar geworden. Das gepflasterte Stück („Plattenweg“) enthält natürlich nur die Schmalspur, die Platten überdecken die ehemalige Außenrille des breiten Gleises. Darum ist die wissenschaftliche Bezeichnung dieses frühgeschichtlichen Bodendenkmals als „Plattenweg“ verkehrt, sie lenkt von der eigentlichen großartigen Anlage ab und steckt den Römern eine Ehrenfeder mehr an den alten Hut.

Tatsächlich finden wir hier am „Römergleis“ einen Hinweis auf Benützung durch Lastwagen mit Zugtieren, wodurch leider das Geheimnis wieder anwächst: Im Abstand von Schrittbreite sind zehn vertiefte „Tritthilfen“ in den Fels gehauen, also quer zur Gleisrichtung. Diese waren nötig, damit die Zugtiere (vermutlich Pferde oder Rinder) auf dem glatten Fels nicht abrutschten. Derartige Tritthilfen oder auch durch häufige Benützung eingetretene Vertiefungen sieht man bei fast allen späten Gleisen (110 cm Breite), nie jedoch bei den uralten großspurigen Gleisen, die stellenweise enorm steil aufwärts führen. Wenn ich mir vorstelle, dass die Wagen der 180 cm-Gleise ja um ein mehrfaches größer und daher auch schwerer beladen gewesen sein müssen, wer zog dann diese Fahrzeuge?

(c) EFODON e.V.



Gleisanlage beim keltischen Oppidum „Heidenstadt“

4. Auswertung der neuen Funde

Auch negative Ergebnisse laden zu Überlegungen ein. Zunächst der letzte Gedanke: die fehlenden Tritthilfen oder zumindest Spuren der Hufe der Zugtiere bei allen älteren Gleisen bleiben rätselhaft. Desgleichen ist die Abnahme der Wagengröße geheimnisvoll – etwa wie bei den Faustkeilen, den Dolmen oder den Pyramiden: die ältesten sind auch die größten. Für unsere an Entwicklungsmustern geschulte Denkweise ist das unlogisch. Die Annahme einer ursprünglichen Riesenbevölkerung ist immer noch sinnvoll.

Sodann ist es überraschend, dass die Gleise zwar rund ums westliche Mittelmeer vorkommen, auch und besonders im Alpengebiet erhalten sind, aber gerade nicht im zentralen Bereich der „römisch“ verwalteten Provinzen. Im Gegenteil: Wo die Römer erobernd auftauchen, endet die Kultur der Gleisbauer oder wird höchstens noch schmalspurig fortgesetzt. Der Ursprung dieser fast gesamteuropäischen Hochkultur lag offensichtlich im Westen. Unsere Suche in Anatolien war praktisch erfolglos, nur die Insel Zypern wies ein vermutlich bronzezeitliches Gleis auf. Vergleicht man dieses mit den großartigen Gleisanlagen auf Malta oder der Iberischen Halbinsel, dann wird einem der Unterschied bewusst. Auch Griechen und Punier haben die staunenswerten Anlagen, die sie in ihren Siedlungsgebieten vorfanden, missachtet und stellenweise überbaut.

Auf der italienischen Halbinsel haben wir einerseits die enormen Gleisstraßen in Etrurien, andererseits die Gleise in Apulien und besonders auf Sizilien, also wiederum gerade nicht in Latium. Offensichtlich sind die Römer nicht nur späte Lehrlinge dieser Hochkultur gewesen, sondern auch deren letzte Zerstörer. Das hängt wahrscheinlich mit ihren ständigen Kriegs- und Raubzügen zusammen, denn zum sinnvollen Funktionieren des gesamteuropäischen Straßensystems war ein dauerhafter Friede nötig.

Und die letzte Überlegung ist eigentlich meine erste seit dreißig Jahren: Warum beschäftigt sich die offizielle Forschung nicht mit dieser geheimnisvollen Hinterlassenschaft der Europäer? Hat sie etwas zu befürchten?

(c) EFODON e.V.

Ausführliche Literaturhinweise finden sich in meinen genannten beiden Arbeiten:

Topper, Uwe (1977): Das Erbe der Giganten (Olten), bes. Kap. 11

(1997): „Unerklärliche Felsengleise. 25 Jahre Forschung und keine Lösung des Rätsels in Sicht“, in: EFODON-SYNESIS Nr. 21, S. 5-15

Fotos und Skizzen (c) Uwe Topper

(c) EFODON e.V.